



NIEDERSCHRIFT

über die 33. Sitzung des Mobilitätsausschusses der

Stadt Landau in der Pfalz

am Mittwoch, 06.03.2024,

Rathaus, Marktstraße 50, Ratssaal

Beginn: 17:00

Ende: 19:37



Anwesenheitsliste

Bündnis 90/Die Grünen

Julius Baur

Kerstin Bommersbach

Vertretung für Herrn Felix Gerig

Dr. Lea Heidbreder

Ben Schwarz

CDU

Akram Issa

Bernhard Löffel

Dorothea Müller

Vertretung für Herrn Oliver Blanz

SPD

Paule Albrecht

Adrian Koder-Horsten

Prof. Dr. Hannes Kopf

FWG

Wolfgang Freiermuth

Vertretung von Herrn Aniello Casella

FDP

Carsten Triebel

Die LINKE

Moritz Ranalder

Pfeffer und Salz

Andrea Kleemann

Vertretung für Herrn Stefan Maaß

beratendes Mitglied



Susanne Brunck

Dieter Wörle

Vorsitzender

Lukas Hartmann

Berichterstatter

Ralf Bernhard

Stefan Grewenig

Christoph Kamplade

Anna Kästner

Schriftführer/in

Brigitte Schlösser

Sandra Zinke

Entschuldigt

Bündnis 90/Die Grünen

Felix Gerig

vertreten durch Frau Kim Neumann

CDU

Oliver Blanz

vertreten durch Frau Dorothea Müller

FWG

Aniello Casella

Vertreten durch Hern Wolfgang Freiermuth

Hermann Eichhorn

Pfeffer und Salz

Stefan Maaß

vertreten durch Frau Andrea Kleemann



beratendes Mitglied

Suhila Algmati

Moritz Raatz



Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Anpassungen im Busverkehr Mörzheim
Vorlage: 660/367/2024
3. Erweiterung der VRNflexline Landau (Stufe 2)
Vorlage: 660/368/2024
4. Übertragung der Zuständigkeit für die Abwehr von Gefahren durch den Straßenverkehr wegen der Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften – Sachstand und Ausblick
Vorlage: 320/094/2024
5. Widmung von Straßen für den öffentlichen Verkehr im Bereich der Neubaugebiete AH6 in Arzheim, GS9 in Godramstein und MH7 in Mörzheim
Vorlage: 680/324/2024
6. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Ein Einwohner fragte, wenn er von der Xylanderstraße in Richtung Weißenburger Straße mit dem Fahrrad unterwegs sei, wann er am besten die Rechtsabbiegerspur kreuze, um geradeaus fahren zu können und wie der Vorsitzende das im Hinblick auf die Verkehrssicherheit beurteile. Dasselbe Szenario ergebe sich, wenn er auf der Horststraße in Richtung Horstbrücke unterwegs sei. Auch dort müsse er die Rechtsabbiegerspur kreuzen.

Der Vorsitzende antwortete, dass es nach dem Verlassen des Kreisverkehrs auf die Xylanderstraße in südlicher Richtung in Richtung Weißenburger Straße keine Pflicht gebe, den rechten Gehweg zu benutzen und man auch die Möglichkeit habe, auf der Fahrbahn zu bleiben und auf die linksliegende Geradeausspur zu wechseln und die Kreuzung zu queren. Es bestünde auch die Möglichkeit, rechts auf dem Gehweg vor an die Kreuzung zu fahren und sich dann auf die Radaufstellfläche vor der Ampel zu stellen. Erst nach der Kreuzung gebe es einen benutzungspflichtigen Radweg. Auf der Horststraße in Richtung Horstbrücke gebe es auf der gesamten Strecke einen benutzungspflichtigen Radweg bis zur Kreuzung. Dort teile sich die Situation in eine Hinleitung für die Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur und eine Linksabbiegespur. Eine Aufstellfläche für linksabbiegende Fahrradfahrer bestehe derzeit noch nicht, da die Kreuzung noch nicht modernisiert wurde. Das solle aber im Laufe des Jahres noch erfolgen.

Herr Bernhard ergänzte, dass es die verkehrssichere Lösung sei, den Gehweg der Xylanderstraße zu wählen, an der Ampel abzusteigen und die Kreuzung zu Fuß zu überqueren. Geübte Radfahrer könnten jedoch auch die Geradeausspur wählen.

Der Vorsitzende antwortete auf die Nachfrage, wer sich diese Lösung ausgedacht habe, dass diese Lösung durch die beauftragten Planer entwickelt wurde und sie auf den gültigen Regelwerken beruhe. Sie funktioniere in der Praxis auch gut, es seien noch keine Radfahrenden zu Schaden gekommen und es gebe von diesen viel Zuspruch.

Ein Einwohner hatte eine Frage zum Parkkonzept im Bachviertel. Er wisse nicht, wo er parken solle, wenn die Kehrmaschine komme. Dann seien zu wenig Parkplätze vorhanden.

Der Vorsitzende antwortete, dass man zu den Zeitpunkten, an denen die Kehrmaschine komme, unter der Horstbrücke parken könne. Dort seien durchschnittlich nur 15 von 40 Stellplätze belegt. Zudem hätten sich bereits Anwohner aus dem Bachviertel an die Verwaltung gewandt und darauf aufmerksam gemacht, dass an manchen Stellen Markierungen fehlten. Man habe den Sachverhalt vor Ort überprüft und werde in der Klingbachstraße noch weitere Parkplätze ausweisen.

Herr Grewenig führte aus, dass auf einer Länge von 40 Metern vor den Hausnummern 48 bis 52 6 bis 7 weitere Parkplätze ausgewiesen würden.

Der Einwohner ergänzte, dass durch die wechselseitige Anordnung der Parkplätze die Durchfahrt erschwert sei.



Der Vorsitzende erklärte, dass solche Maßnahmen bewusst zur Verkehrsberuhigung durchgeführt werden, die Verwaltung den Sachverhalt aber prüfen werde und wenn es Verbesserungsbedarf gebe, die Anordnung der Stellplätze angepasst werden könne.

Ein Einwohner fragte, warum die Parkplätze im Bachviertel bewirtschaftet werden.

Der Vorsitzende erklärte, dass es für die Bewirtschaftung zwei wesentliche Gründe gebe. Zum einen stünden auf unbewirtschafteten Parkplätzen häufig Dauerparker, die die Parkgebühren in der Innenstadt vermeiden wollten und deshalb auf die ersten Straßen außerhalb der bewirtschafteten Zone auswichen. Dadurch hätten die Anwohner keine Stellplätze mehr gefunden. Seit der Bewirtschaftung habe der Parkdruck erheblich nachgelassen. Zum anderen gehe es darum, durch die Bewirtschaftung des öffentlichen Raums Parkplatzpotenziale auf Privatgrundstücken zu aktivieren.

Der Einwohner merkte an, dass viele auf den nahegelegenen Kauflandparkplatz ausgewichen wären.

Der Vorsitzende erklärte, dass sich Kaufland bisher nicht bei der Stadt gemeldet habe, die Stadt dort jedoch auch keine Handhabe habe, dagegen vorzugehen. Man werde abwarten, wie sich die Situation entwickle.

Der Einwohner wollte wissen, warum Anwohner ebenfalls zahlen müssten.

Der Vorsitzende erklärte, dass es rechtlich nicht möglich sei, außerhalb von stark verdichteten Quartieren zwischen Anwohnern und Nichtanwohnern zu unterscheiden. Es sei bereits mehrfach in den letzten zehn Jahren versucht worden, das Modell Anwohnerparken z.B. in der Südstadt einzuführen, aber das sei immer gescheitert. Er erläuterte einen weiteren Grund für die Parkraumbewirtschaftung. Ein öffentlicher Stellplatz koste die Stadt jedes Jahr zwischen 350 und 700 Euro, je nach Lage. Durch die Bewirtschaftung würden die Nutzer dieser Parkplätze an den Kosten beteiligt.

Der Einwohner fragte, ob er sein Auto auf seinem eigenen Grundstück abstellen dürfe.

Frau Kästner antwortete, dass er das mit dem Bauamt abklären müsse, wenn hierfür eine bauliche Anlage errichtet oder geändert werden müsste.

Der Einwohner bat darum, wenn das nächste Mal ein Konzept oder ähnliches eingeführt werde, dass die Bürger dann mit einem Informationszettel im Briefkasten darüber informiert werden.

Der Vorsitzende antwortete, dass es einen solchen Informationszettel im Herbst 2023 gab, außer es klebte ein „Bitte keine Werbung“-Schild am Briefkasten. Außerdem habe im Mai 2022 eine Veranstaltung stattgefunden, bei der die geplanten Maßnahmen im Quartier besprochen wurden. Es wurde öffentlich angekündigt und stand auch mehrfach in der Zeitung.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen von Seiten der Anwohnenden gab, beendete der Vorsitzende die Einwohnerfragestunde.

Stadt Landau in der Pfalz





Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Anpassungen im Busverkehr Mörzheim

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 21.02.2024 auf, welche dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist. Er erläuterte, dass es folgende wesentliche Kritikpunkte gegenüber des Landau-Takts gab, die aus Mörzheim angeführt wurden. Zum einen sei der Linienverkehr nicht über die südliche, sondern nur über die nördliche Innenstadt gelaufen. Zudem sei ein zu kleines Fahrzeug eingesetzt worden, weshalb der Schulbauernhof nicht mehr regelmäßig von Schulklassen besucht werden konnte.

Durch die Umstellung der Linienwege musste die Haltestelle Appenhofener Straße verlegt werden, da sie ansonsten nicht mehr angefahren werden konnte. Diese Verlegung führte wiederum zu Kritik, da die neue Haltestelle als nicht ausreichend verkehrssicher eingestuft wurde.

Für weitere Ausführungen erteilt er Herrn Grewenig das Wort.

Herr Grewenig stellte zuerst den alten Verlauf der Buslinie dar und erklärte, dass aufgrund der Lage im Kreuzungsbereich der Appenhofener Straße ein sicheres Ein- und Aussteigen dort nicht möglich war. Um die Bedenken gegen die neue Haltestelle aufzunehmen, macht die Verwaltung den Vorschlag, die Buslinie zu verlegen. Ab April sollen zunächst die Grundschulfahrten eine geänderte Linienführung erhalten und voraussichtlich ab Dezember 2024 dann auch die reguläre Buslinie die neue Strecke fahren. Der konkrete Linienverlauf ist in den Anlagen 1 und 2 zu dieser Sitzungsvorlage dargestellt. Auf Höhe der Jakob-Becker-Straße 8 würde eine neue Haltestelle „Jakob-Becker-Straße“ angelegt werden. An dieser Stelle könne der Bus ohne Probleme gerade an den Gehweg heranfahren. Die Haltestelle wäre zudem beleuchtet und das Neubaugebiet „Am Schlittweg“ hätte ebenfalls eine fußläufig erreichbare Haltestelle und damit eine Anbindung an den Busverkehr.

Die Haltestelle Heuchelheimer Straße soll reaktiviert werden.

Frau Kästner stellte dar, dass die neue Haltestelle sicher und geeignet sei und aus Sicht der Polizei und der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde eine gute Lösung darstelle.

Der Vorsitzende erklärte, dass es aufgrund der Reihenfolge der Sitzungstermine der Gremien dazu kam, dass der Ortsbeirat Mörzheim erst am nächsten Tag tage. Aus diesem Grund stehe ein möglicher Beschluss unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Ortsbeirats Mörzheim. Er sei gebeten worden, die Abstimmung zu vertagen, was er nicht verstehen könne, da immer wieder betont worden sei, dass die Angelegenheit sehr dringend sei.

Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder befürwortete den neuen Standort der Haltestelle in der Jakob-Becker-Straße, vor allem aufgrund des Vorhandenseins eines breiten Gehwegs und der Straßenbeleuchtung.

Ausschussmitglied Frau Müller bedankte sich für die schnelle Bearbeitung des Themas. Sie erklärte, dass die Eltern sich bereits bei einer Versammlung im Januar dafür ausgesprochen hätten, die aktuelle Bushaltestelle wieder an den alten Standort zurückzuverlegen oder eine Alternative zu finden. Sie bedankte sich auch noch mal für den stattgefundenen Vororttermin.



Gegen die neue Bushaltestelle in der Jakob-Becker-Straße für den Schülerverkehr sei nichts einzuwenden. Wenn jedoch der gesamte Busverkehr über die neue Haltestelle geführt werde, führe das zu beidseitigem Halteverbot an dieser Stelle. Bei der Jakob-Becker-Straße handle es sich um eine Wohnstraße, in der 172 Personen in 89 Haushalten lebten. Nicht alle hätten einen Hof und passende Stellplätze. Dies führe zu neuem Unmut bei den betroffenen Bürgern. Sie habe im Ortsbeirat um ein Stimmungsbild gebeten, dieser habe als Rückmeldung gegeben, dass man in der morgigen Ortsbeiratssitzung der Beschlussvorlage nicht zustimmen werde. Man befürworte eine Verlegung der Bushaltestelle zurück an den alten Standort in der Appenhofener Straße. Dieser habe jahrelang ohne Zwischenfälle funktioniert.

Der Vorsitzende erklärte, dass beim Ortstermin immer wieder das Thema Verkehrssicherheit angesprochen worden sei. Das einzige Argument, das nun gegen den Vorschlag der Verwaltung vorgebracht werde, habe mit Verkehrssicherheit nichts zu tun. Die alte Haltestelle in der Appenhofener Straße besitze hingegen keine Beleuchtung, keinen Gehsteig und keine gesicherten Fußwegverbindungen zu dieser Haltestelle. Die Haltestelle liege zudem im Kreuzungsbereich und auch dann müssten Halteverbote in der Jakob-Becker-Straße angeordnet werden, da der alte Linienverlauf ebenfalls durch Teile der Jakob-Becker-Straße verlaufen sei und dort die Mindestbreiten für die Straße nicht erreicht werden. Er bedauere, dass der Vorschlag aufgrund anderer Argumente, die nichts mit der Verkehrssicherheit zu tun haben, negativ bewertet werde.

Frau Kästner bestätige, dass dort nicht geparkt werden dürfe, da die Restbreite nicht gegeben sei. Es sei nur ein eingeschränktes Halten zum Be- und Entladen möglich.

Ausschussmitglied Herr Prof. Dr. Kopf schloss sich den Ausführungen von Frau Müller an und lobte die Entscheidung, größere Busse einzusetzen, sowie einen Ortstermin durchzuführen. Er kritisierte jedoch, dass bei der Verlegung der Haltestelle keine Abgrenzung aufgestellt worden sei. Erst zwei Tage vor dem Ortstermin seien ein Poller und Abgrenzungsmarkierungen installiert worden. Dadurch sei die Haltestelle wesentlich sicherer als vorher. Als die Haltestelle Appenhofener Straße vor ca. 20 Jahren eingerichtet worden sei, seien keine Sicherheitsbedenken von den Eltern geäußert worden. Die Haltestelle in der Appenhofener Straße sei wesentlich ungefährlicher als in der Arzheimer-Tor-Straße. Diese sei bis zur Installation der Abgrenzung von Dezember bis Februar fahrlässig gewesen. Auch er habe nach einem Stimmungsbild gefragt und geklärt, ob er auf eine Vertagung der Abstimmung bestehen solle. Er zweifelte zudem an, ob der Bus bei der neuen Haltestelle abbiegen könne. Stattdessen schlug er einen Standort der Haltestelle in der Appenhofener Straße vor, der durch Poller gesichert werde.

Der Vorsitzende wies den Vorwurf der Fahrlässigkeit zurück. Die Verwaltung habe den Standort ordnungsgemäß geprüft. Der Zustand der Haltestelle sei zudem sehr ähnlich zur Haltestelle Hirtenhaus ganz in der Nähe. Auch dort gebe es keinen Gehweg und keine Barrierefreiheit und ebenso viel Durchgangsverkehr. Bei den Ortsterminen sei von Seiten der Eltern immer wieder betont worden, dass ein Gehweg das wichtigste sei, damit die Kinder die Haltestelle über einen Gehweg erreichen können. Das sei bei der alten Haltestelle Appenhofener Straße jedoch nicht gegeben. Ob das Busunternehmen abbiegen könne, werde durch das Busunternehmen geprüft.

Herr Grewenig bestätigte, dass für den neuen Standort Testfahrten durchgeführt worden seien und das Abbiegen am neuen Standort kein Problem darstelle.



Ausschussmitglied Freiermuth kritisierte die Kurzfristigkeit der Sitzungsvorlage. Die Ausschussmitglieder hätten in der kurzen Zeit keine Möglichkeit gehabt, die Sitzungsvorlage ausreichend zu prüfen und mit den Eltern abzustimmen. Auch er kritisierte, dass die Absicherung der Haltestelle in der Arzheimer-Tor-Straße erst kurz vor dem Termin stattgefunden habe. Zudem habe es bei der alten Haltestelle in der Appenhofener Straße nie irgendwelche Beschwerden gegeben. Er plädiere dafür, den Ortsbeirat und die Eltern vorher einzubinden.

Der Vorsitzende erklärte, dass bei dem Ortstermin um 7.15 Uhr eine geringe zweistellige Zahl an Autos vorbeigefahren sei. Damit existiere zwar Durchgangsverkehr, aber es handle sich nicht um eine vielbefahrene Straße. Die in dieser Sitzung vorgestellte Lösung sei bereits beim Vor-Ort-Termin vorgestellt worden. Dort waren die Ortsbeiratsmitglieder deutlich zurückhaltender als die Eltern.

Herr Bernhard erklärte, dass es von den Busunternehmen sehr wohl Beschwerden bezüglich des alten Standorts der Haltestelle gab. So konnte der Busfahrer beim Abbiegen in die Appenhofener Straße nicht sehen, ob Kinder auf der Fahrbahn stehen. Die alte Haltestelle sei jedoch nur drei Mal am Tag für den Schülerverkehr angefahren worden. Mittlerweile gehe es um regulären Linienverkehr im Stundentakt. Bei dem Ortstermin sei festgestellt worden, dass der Standort in der Arzheimer-Tor-Straße nicht optimal sei, aber auch nicht besonders gefährlich. Er stellte zudem klar, dass die Sicherungsmaßnahmen nicht im Hinblick auf den Termin erfolgt seien, sondern bereits lange vorher geklärt worden sei, dass diese Maßnahmen durchgeführt werden, um bis zu einer endgültigen Lösung vorübergehend für mehr Sicherheit zu sorgen.

Ausschussmitglied Frau Kleemann plädierte für eine Verschiebung der Abstimmung auf einen Termin nach der Sitzung des Ortsbeirats.

Ausschussmitglied Herr Triebel hielt die vorgeschlagene Lösung für die beste und fachlich plausibel. Er sehe daher keinen Grund für eine Verschiebung oder Ablehnung.

Ausschussmitglied Herr Ranalder befürwortete die vorgeschlagene Lösung.

Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder stellte noch einmal klar, dass es den Eltern hauptsächlich um das Thema Verkehrssicherheit ging und dieser Punkt daher bei der Entscheidung nach vorne gestellt werden sollte. Eine Rückverlegung trage aus ihrer Sicht nicht zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Die Stellplätze in der Jakob-Becker-Straße würden zudem sowieso wegfallen, da die Restbreite nicht gegeben sei. Sie plädiere daher dafür, in dieser Sitzung für den Vorschlag zu stimmen.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth wollte erst die Entscheidung des Ortsbeirats und die Meinung der Eltern abwarten.

Der Vorsitzende teilte mit, dass Frau Müller bereits mitgeteilt habe, dass der Ortsbeirat in der morgigen Sitzung nicht zustimmen werde.

Ausschussmitglied Herr Löffel wollte sich nach der Meinung des Ortsbeirats richten und sich deshalb bei der Abstimmung enthalten.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gab, entschied der Vorsitzende, dass die Entscheidung ausgesetzt werde und schloss den Tagesordnungspunkt ohne Abstimmung.

Stadt Landau in der Pfalz





Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

Erweiterung der VRNflexline Landau (Stufe 2)

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 21.02.2024 auf, welche dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist. Er führte aus, dass die Erweiterung des ÖPNVs um eine flexible Möglichkeit ein großer Erfolg für die Stadt war. Es gab zehntausende Nutzungen in den vergangenen 15 Monaten. Bereits bei der Ausschreibung sei festgehalten worden, dass es eine zweite Stufe geben sollte. Es sollte zuerst abgewartet werden, wie es angenommen werde, da es sich um ein neues Projekt handelte. Mittlerweile sei es jedoch eher der Fall, dass die Flexline zu bestimmten Zeiten ausgebucht sei. Für weitere Ausführungen erteilte er Herrn Grewenig das Wort.

Herr Grewenig informierte anhand einer Präsentation über die Entwicklung der Nutzerzahlen und die Auslastung der Fahrzeuge. Bei einem positiven Beschluss des Ausschusses und des Stadtrats würde die Erweiterung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 eingeführt werden. Damit stünden dann zwei zusätzliche Fahrzeuge bereit, das Bediengebiet würde ausgeweitet, sowie die Betriebszeiten auf einen 24/7 Zeitraum ausgeweitet werden. Bei den voraussichtlichen Kosten betonte er, dass es sich dabei um das absolute Maximum handle.

Der Vorsitzende bedankte sich bei Herrn Grewenig für dessen Ausführungen. Er stellte heraus, dass an der technischen Realisierung dafür gearbeitet werde, die Fahrten stärker zu bündeln und die Auslastung der Fahrzeuge so zu erhöhen, indem bereits gebuchte Fahrten angezeigt werden und man sich in diese Fahrten dazubuchen könne. Die derzeitige Nachfrage sei mit drei Fahrzeugen nicht mehr zu bedienen.

Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder lobte die Flexline und wollte wissen, wie das Pooling-System funktioniert und ob in Hinblick auf die Nutzungsdaten geprüft werde, ob der reguläre Busverkehr erweitert werden sollte.

Herr Grewenig führte aus, dass eine Anpassung des Busverkehrs regelmäßig überprüft werde und in einem Fall sogar bereits eine Anpassung stattgefunden habe. Bezüglich des Poolings teilte er mit, dass im Hintergrund ein Algorithmus laufe, der die vorliegenden Fahrtwünsche zu verknüpfen versuche. Dieses System werde aber noch weiter verbessert und ausgebaut.

Ausschussmitglied Herr Löffel lobte das Konzept der Flexline und fragte nach der Auslastung der regulären Linienbusse und nach Rückmeldungen oder Beschwerden der örtlichen Taxiunternehmen.

Der Vorsitzende teilte mit, dass die Zahlen zur Auslastung der Linienbusse noch im 1. Halbjahr präsentiert werden sollen.

Frau Kästner teilte mit, dass sie in engem Austausch mit den Taxiunternehmen stehe und erst seit kurzem überhaupt Rückmeldungen bezüglich der Flexline erhalte. Die Unternehmen denken derzeit darüber nach, wie sie attraktiver werden können und suchen nach neuen Nischen wie z.B. Krankentransporten.

Ausschussmitglied Herr Löffel wollte noch wissen, ob der ÖPNV durch stärkere Nutzung irgendwann kostenneutral betrieben werden könne.



Der Vorsitzende antwortete, dass das leider unrealistisch sei.

Ausschussmitglied Frau Albrecht fragte nach, ob geprüft werde, ob sehr wenig frequentierte Buslinien zugunsten der Flexline abgeschafft werden könnten. Sie wollte außerdem noch wissen, wie hoch die Poolingquote im Moment sei. Außerdem sei es immer noch möglich, die Flexline zu buchen, obwohl eine Minute später ein Linienbus die gleiche Strecke fahren würde. Was werde gemacht, um das zu verhindern.

Herr Grewenig erklärte, dass regelmäßig überprüft werde, wie stark die einzelnen Linien ausgelastet seien. Die Flexline sei jedoch immer nur als Ergänzung zum normalen Linienverkehr gedacht. Derzeit gäbe es keine Buslinie, die so wenig genutzt werde, dass man über eine Abschaffung nachdenken könnte. Außerdem garantiere die Flexline im Gegensatz zum Linienverkehr keine Beförderung. Der Spätbus sei hingegen aufgrund geringer Nutzung abgeschafft worden.

Der Vorsitzende ergänzte, dass bei der Auslastung der Linien immer auch die Uhrzeit und der Verlauf der Linie entscheidend sei. Bezüglich der Poolingquote verwies der Vorsitzende auf Folie 3 der Präsentation, in der man erkennen könne, dass die Fahrgastzahlen an den Wochenenden deutlich höher als die Fahrtenanzahl sei und dementsprechend auch die Poolingquote höher sei.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth lobte die Erweiterung der Flexline. Er hoffe zudem auf eine Erweiterung auf den Landkreis.

Ausschussmitglied Frau Kleemann lobte den Vorschlag zur Erweiterung der Flexline.

Ausschussmitglied Herr Triebel befürwortete den Vorschlag zur Flexlineerweiterung.

Der Vorsitzende ergänzte noch, dass die Kosten für den ÖPNV in Landau unter 3 % des städtischen Gesamthaushalts betragen würden.

Ausschussmitglied Herr Ranalder schloss sich dem positiven Feedback an und wollte noch wissen, ob man mit einem Deutschlandticket die Flexline ohne Extrakosten nutzen könne.

Herr Grewenig bestätigte das.

Ausschussmitglied Herr Ranalder regte an, das in der FlexlineApp kenntlich zu machen, dass jedes Deutschlandticket gelte, egal, wo es gekauft worden sei.

Der Mobilitätsausschuss beschloss einstimmig den folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Der in der Ausschreibung zum Landau-Takt vorgesehenen Erweiterung der VRNflexline Landau (Stufe 2) wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Übertragung der Zuständigkeit für die Abwehr von Gefahren durch den Straßenverkehr wegen der Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften – Sachstand und Ausblick

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Informationsvorlage des Ordnungsamts vom 22.02.2024 auf, welche dieser Niederschrift beigelegt ist. Für nähere Ausführungen erteilte er Frau Kästner das Wort.

Frau Kästner erläuterte, dass nach dem Beschluss, dass die Stadt die Zuständigkeit zur Überwachung der Geschwindigkeit übertragen werden soll, im Januar 2023 mit einer Testphase begonnen wurde. Es wurde mit einem Dienstleister zusammengearbeitet, der verschiedene Messsysteme besitze, um die Stärken und Schwächen der einzelnen Messsysteme zu ermitteln und herauszufinden, für welche Straßen sich welches System am besten eigne. Dafür wurden Mitarbeiter geschult und Kontrollschwerpunkte herausgearbeitet. Bisher seien 91 Einsätze mit rund 120.000 gemessenen Fahrzeugen erfolgt. Davon hätten ca. 8.000 Fahrzeuge die Geschwindigkeit überschritten. Das entspreche einer Quote von knapp 7 %. Knapp 60 % der Verstöße seien bis zu 10 km/h, weitere 22 % lagen im Bereich von 11 bis 15 km/h. In 22 Fällen sei es zu einem Fahrverbot gekommen und in 57 Fällen zu Punkten im Fahreignungsregister. Die Punkte kämen hauptsächlich durch Verstöße mit Handynutzung, eher selten durch eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit. Der höchste Verstoß fand mit einer gemessenen Geschwindigkeit von 107 km/h in der Rheinstraße statt. Das führte zu einer Geldstrafe von 1.120,00 € zzgl. Gebühren, zwei Punkten und zwei Monaten Fahrverbot. Die Person habe sich an das Ordnungsamt gewandt und um eine Umwandlung des Fahrverbots in eine Geldbuße gebeten. Dies sei jedoch abgelehnt worden. Meistens belaste eine Person das Fahrverbot mehr als die Geldbuße, da das zu Einkommensausfällen bei der Arbeit führen könne. Man sei sich mit dem zuständigen Gericht einig, dass solche Verstöße nicht aus Versehen passierten und auch nicht beim ersten Mal. An solche Geschwindigkeiten taste man sich heran.

Durch die Messungen seien Einnahmen von rund 270.000 € erzielt worden. Dem stünden die Sach- und Personalkosten gegenüber. In dieser Zeit habe man ein Messsystem für sich als das geeignetste herausgefunden. Die Stadt möchte dieses Messsystem in Kombination mit einem geeigneten Fahrzeug nun selbst erwerben, die Ausschreibung dazu stehe kurz bevor. Um flexibel auf Bedarfe reagieren zu können, möchte man jedoch auch weiterhin mit dem Dienstleister zusammenarbeiten.

Der Vorsitzende ergänzte, dass auf Bitten von Ortsbeiräten auch an Stellen geblitzt worden sei, an denen nicht viel Verkehr sei und entsprechend auch weniger Verstöße festgestellt worden seien. Es werde die Waage gehalten zwischen Orten, an denen es sehr oft zu Verstößen komme und Orten, an denen das eher selten passiere, um ein Gefühl zu vermitteln, dass überall kontrolliert werde und man sich entsprechend auch überall an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten sollte.

Er teilte zudem mit, dass Abstimmungsgespräche mit Nachbarkommunen stattfänden, um angeschaffte Geräte sowie Einsätze aufeinander abzustimmen.

Ausschussmitglied Herr Schwarz bedankte sich für die Informationen und stellte zwei Fragen. Zum einen wollte er Vergleichszahlen zu dem Zeitraum, als noch die Polizei für die Verkehrsüberwachung zuständig war und zum anderen wollte er wissen, ob es Fälle gab, in denen Fahrer nicht ermittelt werden konnten und ob dann das Führen eines Fahrtenbuches angeordnet wurde.



Frau Kästner antwortete, dass ihr keine konkreten Zahlen der Polizei vorlägen, diese aber auch wenig aussagekräftig wären, da die Polizei höchstens viermal im Jahr innerhalb des Stadtgebiets geblitzt habe.

Bezüglich der Frage zum Fahrtenbuch erklärte sie, dass im Rahmen der Ermittlungstätigkeit Fotos von Personen angefordert würden, von denen man ausgehe, dass sie das Fahrzeug geführt haben könnten. Zudem bestehe die Möglichkeit, in sozialen Netzwerken nach Fotos von Personen und ihren Fahrzeugen zu suchen. Dass ein Fahrer nicht ermittelt werden könne, komme meistens nur bei Firmenwagen vor. Dann werde das Führen eines Fahrtenbuches angedroht und im Zweifel auch umgesetzt.

Ausschussmitglied Herr Issa fragte, wie lange der aktuelle Vertrag mit dem Dienstleister noch laufe.

Frau Kästner antwortete, dass der aktuelle Vertrag bis Mitte Mai dieses Jahres laufe. Es fänden jedoch Gespräche zu einer Übergangszeit statt, sodass bis Ende September Einsätze stattfinden könnten.

Ausschussmitglied Herr Issa wollte dann noch wissen, ob weiteres Personal ausgebildet werden soll.

Frau Kästner antwortete, dass grundsätzlich drei Personen notwendig seien: eine baue das Messgerät auf und wieder ab und überwache es während der Zeit der Messung, eine zweite werte die Bilder aus und eine dritte Person kümmere sich um die Bußgeldverfahren. Es sei gesetzlich vorgeschrieben, dass es sich immer um drei verschiedene Personen handle, um Manipulationen zu verhindern. Derzeit seien beim Ordnungsamt zwei Personen zum Messen und Auswerten beschäftigt und eine Vollzeitstelle sei für die Bußgeldverfahren notwendig. Diese Stelle sei jedoch auf vier Sachbearbeiter aufgeteilt.

Ausschussmitglied Herr Triebel erklärte, dass er es gut finde, dass die Stadt Fahrverbote durchsetze, und wollte noch wissen, welche Möglichkeiten die Stadt grundsätzlich habe, Fahrverbote in Bußgelder umzuwandeln.

Frau Kästner erklärte, dass es bei Fahrzeugführern, die erstmalig auffielen, erlaubt sei, das Fahrverbot in eine Geldbuße umzuwandeln. Es sei auch möglich, bei einem zweimonatigen Fahrverbot einen Monat umzuwandeln und einen Monat Fahrverbot zu verhängen. Zudem gebe es die Möglichkeit, ein generelles Fahrverbot zu verhängen, jedoch mit der Ausnahme, zu seiner Arbeitsstelle zu fahren. Dies werde jedoch nur in den seltensten Fällen gemacht.

Der Vorsitzende teilte mit, dass geplant sei, in Zukunft einmal im Jahr über den aktuellen Sachstand zu informieren.

Ausschussmitglied Herr Ranalder wollte wissen, ob bei der Auswertung von Social Media Profilen nur öffentlich einsehbare Informationen ausgewertet werden oder ob die Stadt weitergehende Möglichkeiten habe.

Frau Kästner bestätigte, dass es sich nur um öffentlich einsehbare Informationen handle und im Anhörungsverfahren auch transparent gemacht werde, woher die Informationen stammten.



Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gab, schloss der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt, der somit zur Kenntnis genommen wurde.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Widmung von Straßen für den öffentlichen Verkehr im Bereich der Neubaugebiete AH6 in Arzheim, GS9 in Godramstein und MH7 in Mörzheim

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Bauverwaltung vom 09.01.2024 auf, auf welche verwiesen wird.

Es gab keine Wortmeldungen, sodass der Mobilitätsausschuss dem Stadtrat einstimmig empfahl, folgenden Beschluss zu fassen.

Beschlussvorschlag:

Gemäß § 36 des Landesstraßengesetzes (LStrG) werden die im beiliegenden Verzeichnis enthaltenen und in den Lageplänen gekennzeichneten Verkehrsflächen als sonstige Straßen zur Nutzung als Fuß- und Radweg (§ 3 Nr. 3 b aa) LStrG) und als Gemeindestraßen ohne Widmungsbeschränkung (§ 3 Nr. 3 a) LStrG) dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Das Verzeichnis und die Lagepläne sind Bestandteil des Beschlusses.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Verschiedenes

Fahrradbrücke über die B10

Der Vorsitzende informierte, der Landesbetrieb Mobilität habe mitgeteilt, dass jetzt der Bau der Ersatzbrücke im Landauer Norden beginne. Im Rahmen des B10-Ausbaus seien die Radquerungsmöglichkeiten für Fahrräder unterbrochen worden. Der Bau dauere voraussichtlich mehrere Monate und werde im Laufe dieses Jahres abgeschlossen.

Herr Bernhard ergänzte, dass der Baubeginn für den 10. März geplant sei und man mit einer Bauzeit von einem dreiviertel Jahr rechne. Da es sich um eine Stahlbogenbrücke handle, werde gegen Ende eine Vollsperrung der B10 erforderlich, um die Stahlträger aufzubauen.

Optimierung der Ampelschaltung

Der Vorsitzende kündigte eine Informationsvorlage bezüglich der Lichtsignalanlagen in der Stadt an. Die Stadt nehme an einem Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums zur Optimierung der Lichtsignalanlagen teil. Die Modernisierungen seien deutlich vorangeschritten, es fehlten aber noch die Ampelkreuzungen in der Linie Maximilianstraße – Dammühlstraße – Hainbachstraße.

Radbrücke

Der Vorsitzende erläuterte, dass das Planungsbüro die technische Machbarkeit der Brücke bestätigt habe, jedoch käme es zu deutlichen Kostensteigerungen, die die Förderquote von 75 % auf unter 30 % sinken lassen würden. Dies sei nicht zu verantworten. Es seien zwar Mittel im städtischen Haushalt vorgesehen gewesen, jedoch sei es nicht tragbar, den Eigenanteil der Stadt Landau um rund 6 Millionen zu erhöhen. In einer der kommenden Sitzungen werde ein Vorschlag gemacht, wie weiter verfahren werde. Die begonnene Planung werde jetzt noch zu Ende geführt, da sie bereits bezahlt sei. Es werde sich nach anderen Fördermöglichkeiten umgesehen. Die im Haushalt eingestellten Mittel sollen für eine spätere Umsetzung gesichert werden. Vergleichbare Brückenprojekte in anderen Städten seien bereits mit Quoten zwischen 75 und 90 % gefördert worden. Wenn das funktionieren sollte, könnte die Brücke sogar mit einem geringeren als dem eingeplanten Eigenanteil realisiert werden. Ohne entsprechende Fördergelder werde die Brücke aber nicht gebaut werden können. Eventuell könnten andere Investitionsprojekte jetzt vorgezogen werden. Das werde die Verwaltung prüfen.

Ausschussmitglied Frau Kleemann erklärte, dass sie sich an dem Wort „Schulbrücke“ störe. Dies sei nicht die richtige Bezeichnung, da nicht nur die Schulen, sondern auch das Horstgebiet besser angeschlossen worden wäre. Sie bat darum, dass in der angekündigten Sitzungsvorlage die Preise für den Ankauf der Grundstücke aufgeführt werden und der Arbeitsaufwand der Verwaltung monetär beziffert werde, neben den externen Planungskosten.

Der Vorsitzende antwortete, dass die Grundstücke günstiger waren, als im städtischen Haushalt veranschlagt, und einen niedrigen fünfstelligen Betrag gekostet hätten. Es sei nicht ermittelbar, wie viel Zeit die Beteiligten in den letzten viereinhalb Jahren mit diesem Thema betraut gewesen seien deshalb werde es eine solche Aufstellung nicht geben.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth bat ebenfalls um eine Aufstellung, welche Kosten bisher entstanden seien.



Der Vorsitzende rief die Ausschussmitglieder dazu auf, über alternative Lösungen für Queichheimer Brücke, Horstbrücke und die Unterführung am Hauptbahnhof nachzudenken. Der Name „Schulbrücke“ sei gewählt worden, da drei Schulen besser an die Stadt angeschlossen werden sollten und das Ziel des Förderprogramms gewesen sei, unterschiedliche Bildungsstandorte zu verknüpfen.

Ausschussmitglied Herr Löffel merkte an, dass man den Vertretern der Stadt „Gigantismus“ vorwerfen könnte, sollte weiter an dem Projekt festgehalten werden. Er rege eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse an, die als Grundlage für weitere Entscheidungen dienen solle.

Der Vorsitzende erwiderte, dass bei vielen Projekten in den letzten Jahren ebenfalls keine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt wurde. Wenn, dann sollte man sie nicht nur bei Projekten fordern, denen man kritisch gegenüberstehe, sondern einheitlich für alle und das könnte zum Scheitern anderer, politisch gewollter, Projekte führen.

Parken am Alten Güterbahnhof

Herr Bernhard führte aus, dass es Beschwerden von Busunternehmen gab, dass die Busse, die an der Polizeistation links in den alten Güterbahnhof abbiegen, dort nicht um die Kurve kämen, wenn dort geparkt werde. Aus diesem Grund sei es erforderlich, im Kurvenbereich ein absolutes Halteverbot einzurichten. Die Polizei sei bereits informiert.

Anfrage der CDU-Fraktion Umbau Einmündung K5 in Horststraße

Herr Bernhard erläuterte den Hintergrund der Planung und das Ziel, den Nord-Süd-Verkehr zu stärken. Es sei immer wieder zu überhöhten Geschwindigkeiten gekommen und dadurch seien Einfriedungen und Vorgärten beschädigt worden. Es sei auch zu Beschwerden gekommen, dass der Horstring für Fußgänger schwer zu überqueren sei. Eine ehemals vorhandene Fußgängerampel musste abgebaut werden, da sie kaputt war und nicht mehr repariert werden konnte.

Der Vorsitzende ergänzte, dass diese Route als Alternative für die Schneiderstraße in Zukunft höher frequentiert werde und auch deshalb eine Umorganisation des Knotens geprüft werden sollte.

Herr Bernhard erklärte, dass in der Regel im Zuge einer Planung mehrere Varianten aufgestellt und gegeneinander abgewogen werden. Am Ende werde sich dann für eine Variante entschieden, die dann dem Ausschuss vorgeschlagen werde. Dies werde in einer Sitzungsvorlage dann entsprechend dargestellt. Der Sachstand sei im Moment, dass ein Büro mit der Planung beauftragt wurde. Ein erster Planungsentwurf liege jedoch noch nicht vor. Der Auftrag belaufe sich auf ca. 28.000 €. Die voraussichtlichen Kosten des Umbaus ließen sich erst nach der Planung beziffern. Im Haushalt seien bisher 500.000 bis 700.000 € bereitgestellt. Die Maßnahme sei förderfähig mit einem Zuschuss von 65 %, eine Förderung könne jedoch erst nach Fertigstellung von Planung und Beschluss beantragt werden. Es handle sich um eine leistungsfähige Kreuzung, die nicht aus Kapazitätsgründen ausgebaut werden müsse und es sei auch kein bekannter Unfallschwerpunkt. Aber veränderte Verkehrsströme in Zukunft machten eine Überprüfung des Knotens nötig, damit dort erst gar kein Unfallschwerpunkt entstehen könne.

Ausschussmitglied Herr Löffel begründete seine Anfrage mit der Frage, ob es nicht dringender zu sanierende Straßen in Landau gebe.

Der Vorsitzende ergänzte, dass die in der Berichterstattung genannten dringender zu sanierenden Straßen sowieso schon ins Bauprogramm aufgenommen wurden.

Parallele Baustelle in der Königstraße und der Waffensstraße



Ausschussmitglied Herr Ranalder fragte, wann der frühestmögliche Zeitpunkt sei, wann eine der beiden für den Radverkehr angedachten Nord-Süd-Verbindungen wieder frei sei. Zudem wollte er wissen, ob eine vorübergehende Verkehrsänderung in der Marktstraße möglich sei, sodass diese dann mit dem Fahrrad befahrbar sei.

Der Vorsitzende erklärte, dass es bereits Probleme mit Radverkehr in der Fußgängerzone gebe und wenn man jetzt für ein Jahr den Radverkehr erlauben würde und diese Regelung dann wieder aufhebe, würde man beim Vermitteln der Regelungen wieder von vorne beginnen. Die Baustellen in der Waffen- und der Königstraße dauern mindestens bis 2025.

Businformationssystem

Ausschussmitglied Herr Schwarz bat um verbesserte Informationsmöglichkeiten, wenn es zu Busausfällen komme.

Herr Grewenig sicherte dies zu.

Baustelle in der Martin-Luther-Straße

Ausschussmitglied Frau Albrecht wollte wissen, wann die Baustelle in der Martin-Luther-Straße fertig sei.

Herr Bernhard antwortete, dass eine Fertigstellung für August bis September dieses Jahres geplant sei.



Vorsitzender

Lukas Hartmann

Brigitte Schlösser
Schriftführer